SEÑOR PRESIDENTE (Don Orlando Virgili).- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 19 minutos)

Queremos agradecer la presencia de nuestro buen amigo, el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, y colaboradores, que siempre concurren a nuestra solicitud.

Damos la palabra al señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO.- La convocatoria del día de hoy era para conversar sobre el desarrollo de inversión en obra pública y lo que corresponde a nuestra Secretaría de Estado con relación al Programa de Asentamientos Irregulares.

Para referirme al primer tema voy a aprovechar esta oportunidad para exponer algún criterio, porque normalmente en las instancias de Rendiciones de Cuentas concurrimos a la Comisión de Presupuesto integrada con la de Hacienda y muchas veces su agenda determina que no tengan el informe en tiempo y forma, sino que éste les llega a posteriori. Por lo tanto, salvo que se plantee algún asunto concreto, en esta instancia haré una breve síntesis acerca de la realización de la obra pública y el desarrollo del transporte durante el año pasado.

(Ocupa la Presidencia el señor Senador Larrañaga)

Evidentemente, en el año 2000 todo estuvo detenido por los efectos que sobre la economía tuvieron las situaciones adversas nacionales, regionales e internacionales, lo que determinó menores niveles de actividad en el transporte y en las obras públicas. Debido a una dificultad fiscal hubo una reducción de la inversión pública como consecuencia del abatimiento presupuestal del 23% impuesto en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a partir del 1º de marzo de 2000.

Eso, sumado a un abatimiento del 8% que se había establecido en 1999, totaliza alrededor de U$S 64:000.000 menos por año en materia de inversión, lo que seguramente representa una disminución importante.

La inversión privada también se vio resentida por las condiciones del entorno económico y financiero. Incluso, las instancias políticas de 1999 y 2000 fueron elementos vinculados al desarrollo de la inversión privada.

En ese escenario fue que formulamos la Ley de Presupuesto el año pasado. Teníamos la expectativa de que hubiera una recuperación, pero realmente ésta no ocurrió. Por lo tanto, la forma de compensar los menores recursos públicos se hizo a través de la implementación de mecanismos de inversión privada en infraestructura y en aquellos proyectos que tienen rentabilidad financiera a través de concesiones, de empresas de capital mixto, de contratos de "leasing" o de otros procedimientos. De esta manera, el recurso público pudo atender aquellas obras que eran socialmente rentables aunque no encontraban la rentabilidad financiera que requiere la inversión privada.

En el año 2001 continuamos con una situación similar. El mundo, la región y el país siguen sufriendo efectos similares a los que mencionábamos. A pesar de eso, estamos planteando algunas transformaciones: la de la ANP, en la que ya se dio un paso importante, la de AFE, la de PLUNA y concluimos el proceso de ANSE, que era un tema que venía desde hace muchos años y que en 2001 efectivamente se concretó.

Con relación al tema del transporte, la competitividad de los servicios se vio afectada por la reducción del mercado, por la disminución de la actividad y los intercambios y por la baja en los precios de los bienes y los fletes, así como por un alza comparativa de los costos internos y una disminución de los costos de los competidores.

Realmente, los servicios de transporte en general han padecido una situación compleja que condujo a acelerar el proceso de informalidad. Seguramente, lo primero que se deja de pagar son los impuestos y los aportes previsionales, mientras que lo último que se dejará de pagar son los combustibles y el ingreso familiar. Esa situación degeneró en una conflictividad empresarial importante y en un reclamo por la reducción de los costos públicos, tanto laborales como tributarios, lo que se consagró en la Ley de Presupuesto. En estos momentos, estamos en vía de terminar la reglamentación con miras a lograr la formalización, cosa que no es sencilla.

Hasta ahora no hemos podido avanzar en uno de los conceptos que para nosotros es importante, cual es el de la concientización del sector empresarial. Cuando uno tiene determinado costo, si cobra por debajo de él, es porque hay algo que no está pagando. La única forma de que convivan en armonía todos los empresarios del transporte es si todos tienen los mismos costos; de lo contrario, quien fija el precio es quien pone el remate más bajo, y si éste no paga tributos ni aportaciones previsionales, marca un precio. Entonces, si los demás que deben trabajar a ese precio pagan los conceptos que mencioné, la empresa resultará deficitaria. Todos sabemos que cuando una persona compra un camión lo hace lleno de esperanzas, pero si con el tiempo se va comiendo el capital, terminará fundiéndose.

Con relación a la lucha contra el contrabando, algún sector del transporte tuvo ciertas ventajas que le permitieron aumentar su mercado, en particular los sectores de la bebida. En cuanto al transporte internacional de pasajeros, puedo decir que mantuvo su competitividad y se siguió desplazando a los mercados competidores de la Argentina y del Brasil. Considero que esto es importante de destacar con relación al empresariado nacional.

Seguramente las relaciones de precio del Brasil determinaron un aumento de la demanda de transporte hacia ese país. Los señores Senadores recordarán el planteo que surgió a principios de año, con motivo de la Semana Santa, en cuanto a traer ómnibus brasileños para complementar la oferta uruguaya, debido a que la situación de precios hacía más atractivo ir al Brasil que quedarse dentro del mercado interno.

En lo que tiene que ver con el precio del transporte, éste se ha mantenido relativamente estable y si bien el petróleo ha tenido modificaciones, éstas no han incidido, por lo menos, mayormente.

Hemos desarrollado algunas propuestas para fomentar el transporte fluvial y marítimo, tema en el que el país no debe resignarse a tener una participación. El año pasado, donde hubo dificultades, se incorporaron en el Uruguay dos líneas de cabotaje aéreo, lo que es bastante importante teniendo en cuenta el escenario al que hacíamos referencia. Luego de muchos años, podemos decir que hoy tenemos dos nuevas empresas de cabotaje aéreo e, inclusive, contamos con una de cabotaje internacional que hace la ruta Montevideo – Colonia – Buenos Aires.

El año pasado PLUNA dio un resultado positivo, aunque no podría decir lo mismo para este año, pues pensamos que tendrá un resultado negativo. Lo más significativo es tener presente que desde el año pasado se tuvo que enfrentar un costo de combustible sustancialmente mayor en un área donde ese costo pesa mucho. Entonces, dentro de un marco económico de recesión que se da en toda la región y teniendo costos muy altos, era previsible que este año iba a haber algún problema como efectivamente se están produciendo. De todas formas, dentro de ese marco se incorporó a los servicios de cruce del Río de la Plata un nuevo ferry rápido, además de que se expandió la cantidad de unidades de transporte internacional mediante ómnibus.

En materia de infraestructura, uno de los elementos importantes de los últimos tiempos fue el de destrabar el tema del Aeropuerto de Carrasco. A modo de anécdota puedo decir que en 1981, en la Facultad, realizamos como proyecto de transporte la remodelación del Aeropuerto de Carrasco y de sus pistas. Es decir que se trata de un tema que vemos necesario desde hace unos 20 años, pero demorado demasiado en el tiempo. Esas obras serían financiadas con los ingresos aeronáuticos, por lo que no estamos diciendo que los impuestos de la Nación van a tener que atender al Aeropuerto de Carrasco. A su vez, estamos pensando para dentro de ocho o diez años en una relocalización del Aeropuerto dentro de otro enclave.

Por otro lado, puedo informar que el Puerto aumentó su movimiento en contenedores a pesar del panorama recesivo. Si bien las economías prácticamente no han crecido, el Puerto lo ha hecho en casi un 19%, lo que es muy demostrativo. Además, puedo decir que el año pasado se logró un récord histórico en cuanto a movimiento en el Puerto.

Con respecto al tema de la empresa de economía mixta, ya es conocido y fue consagrado por la Ley de Urgencia, así como reglamentado por el decreto dictado en abril. Parecería que este tema finaliza aquí, pero quedan otras etapas; es más, empieza una nueva que es la de tener que cumplir con las inversiones, captar el tránsito, integrar las garantías y efectuar la integración de capital correspondiente. Esto implica una erogación de U$S 21:500.000, además del precio que debe integrarse en estos días.

También debemos empezar a cumplir con los compromisos de ese bien gravado –como le decimos nosotros-, que es la Terminal Cuenca del Plata.

En el año 2000 el sector privado avanzó en el planteamiento de puertos, el Puerto de M´bopicuá, el de Laureles -que tuvo una audiencia pública la semana pasada sin oposiciones-, el del Frigorífico Nacional –que está avanzando en los acuerdos con la Administración Nacional de Puertos- y el de Nueva Palmira que también tuvo algunos desarrollos.

Uno de estos logros es que la semana pasada se embarcaron los primeros cuarenta contenedores, cuando hasta ese momento ese Puerto había movido solamente graneles. Esto nos va dando una pauta de que hay cosas que deben pensarse a futuro. Me refiero, por ejemplo, a los Puertos de Fray Bentos y de Paysandú. Esta es como una primera muestra, ya que en Nueva Palmira, reitero, nunca se habían movido contenedores. Ahora se está utilizando el almacenaje en Zona Franca para su envío al Paraguay. Creo que este es un tema que debe considerarse como un horizonte.

Alguna vez dije que uno va a salir a conquistar las Misiones, y realmente pienso que la conquista de las Misiones es una operación comercial que tenemos que hacer. Cuando hablo de las Misiones, me refiero a su sentido amplio, o sea, a Río Grande, Santa Catarina, Misiones, Corrientes, Entre Ríos, Santa Fe, Chaco, Formosa, Paraguay, Bolivia y Mato Grosso.

Estos datos de la semana pasada muestran un camino, tal como lo hace el ejemplo de Azucarlito, que trajo azúcar parcialmente refinada de Mato Grosso, en lugar de San Pablo, lo que representa una rebaja de U$S 50 en la compra de materia prima y U$S 50 en el flete; creo que U$S 100 menos es muy significativo. Además, ello permite a Azucarlito, quitando inclusive el azúcar de la lista de excepciones del MERCOSUR, ser competitiva en un radio de alrededor de 300 kilómetros. Otro ejemplo similar es el sorgo, del cual vinieron 35.000 toneladas.

Recuerdo que cuando asumí el cargo de Ministro, me pareció curiosa la situación del departamento de Paysandú, cuyo Puerto hacía 40 años que no movía una sola tonelada, y ahora puedo decir que el año pasado movió 70.000 toneladas. Si bien esta cifra está lejos de la que uno aspira que mueva un puerto, demuestra que existe un camino interesante por recorrer.

Durante este año pensamos continuar con el proyecto de mejorar la eficiencia del Puerto de Montevideo y lograr una reorientación tarifaria, para lo cual en este momento un experto está elaborando un nuevo sistema más razonable que considera de la misma forma situaciones similares. Por otra parte, también está en marcha el proyecto de dragado del Puerto de Montevideo, que es muy importante y que es necesario para cumplir con la ley, tal como dije en ocasión de la interpelación que se llevó a cabo hace unos días.

El año pasado se construyó una nueva terminal de ómnibus en Colonia y se establecieron las bases para una nueva terminal de pasajeros que cruzan, que se estará empezando en estos próximos meses.

Por otra parte, se ha encarado el tema de la concesión del Puerto de Punta del Este y se han iniciado los estudios de factibilidad del Puerto de La Charqueada, donde en estos momentos estamos trabajando en distintos andariveles: por un lado, con el Brasil, realizando un relevamiento batimétrico del Río Cebollatí, la Laguna Merín y el Canal de San Gonzalo; por otro, hemos efectuado una precalificación de consultores y durante este mes estamos recibiendo las propuestas técnicas y económicas para los estudios de factibilidad; y, por último, existe interés por parte de privados que se han presentado para este emplazamiento.

Esto es muy reciente y todavía no sabemos cuál será su alcance. Sí es cierto que tiene un mercado natural de arroz, probablemente podría tener un mercado de retorno, y un mercado potencial sumamente importante que es el de la caliza.

Las calizas de Treinta y Tres significan una gran potencialidad.

A lo largo de los años, han habido muchos grupos interesados y el que en la actualidad se ha mostrado más interesado es tal vez de los grupos cementeros más importantes del Brasil. Para el departamento de Treinta y Tres sería particularmente extraordinario que pudiera tener diversidad de destinos en esta materia.

Asimismo, seguimos tratando de buscar inversores para el Puerto de La Paloma, donde las condiciones del momento no son las más adecuadas, pero de todas formas vamos a seguir insistiendo con este proyecto.

El año pasado desarrollamos un modelo ferroviario, y creo que fue uno de los elementos más importantes, tanto para la parte operativa como para lo concerniente a la infraestructura. Se consagró legalmente el libre acceso del sector privado a la operación ferroviaria, pero todavía no hemos tenido interesados en el tema del transporte de cargas. Sí ha habido una pequeña iniciativa vinculada al transporte de pasajeros, pero no ha prosperado, tal vez por aquello de qué está primero, si la vía en condiciones para que vengan operadores, o primero la venida de los operadores que justifique que la vía esté en condiciones. Hemos tomado la decisión de que por lo menos en la línea Rivera –diría que puede hacerse extensivo a la conexión internacional con la Argentina- se efectúe una inversión ferroviaria importante, pensando en la madera, pero no solamente en ella, sino además en la progresiva "containerización", dada la facilidad de mudanza de los contenedores de un ferrocarril a otro, aunque sean de trocha distinta. Lo que está claro es que, de la misma forma en que el transporte por agua aumenta el "hinterland" de los puertos, el ferrocarril también lo hace. Dentro de estos esquemas "concesionales" estamos planteando varios componentes, ya sea en lo que tiene que ver con carreteras, en materia ferroviaria y el relacionado con el Puerto de Punta del Este.

En lo que tiene que ver con las carreteras, podemos decir que su estado se mantuvo estable a pesar de los recortes, de la contrariedad de la lluvia –recordemos que el año 2000 fue muy lluvioso- y de algunos accidentes, como por ejemplo el del camión que se llevó por delante un puente y hubo que reconstruirlo. Quizás esta situación se dio como consecuencia de que se había logrado una recuperación del patrimonio vial y el hecho de tener menos recursos determinó que la red no haya experimentado situaciones peores sino que, en realidad, se mantuvieran las condiciones y en algunos casos hasta se mejoraron.

Por otro lado, mantuvimos el programa de asistencia –y lo seguimos haciendo- a los Gobiernos Departamentales, esto es, los 9.000 kilómetros de vialidad rural. A su vez, logramos dos concesiones nuevas, una que ya está operativa –supongo que habrán visto las obras- en Ruta 5, para hacer el tramo de doble vía entre La Tablada y Canelones y, por otro lado, esta semana hemos firmado la concesión de Ruta 8 en el tramo de Pando a Minas. Ya sea a través de la ampliación del contrato con Consorcio del Este o incorporando la Ruta Interbalnearia en la misma concesión, esperamos encarar las obras de duplicación de El Pinar al Aeropuerto de Carrasco. Dentro de ese concepto de megaconcesión estaríamos hablando de las obras que ya veníamos planteando hacer una por una, esto es, las Rutas 1, 5, 9, 6, 7, 3, 2 y 11. Elegimos el mecanismo de la megaconcesión porque si las obras se otorgaran de a una, el primer problema que tendríamos sería enfrentar que la aspiración de la rentabilidad de los inversores sería mucho mayor que cuando podemos manejarnos a través de un esquema de mercado de capitales. De esa manera estaremos más cerca de las tasas normales que si nos manejamos por el sistema de capital propio y riesgo, donde seguramente nos van a requerir cantidades sustancialmente mayores.

El año pasado también se llevaron a cabo tres importantes terminales de pasajeros, como ser las de Colonia, Salto y Mercedes, estas dos últimas por medio de concesión privada. Tenemos algunas otras concesiones que estamos procesando en este momento, como es la del uso de la faja de dominio público para la instalación de cables de fibra óptica. Naturalmente, el tema de la fibra óptica estará en la órbita de la Unidad Reguladora. Nosotros simplemente alquilaremos el terreno –por decirlo de alguna forma- para que se pongan los ductos a través de los cuales pasarán los cables de fibra óptica. Al respecto, hoy hay una iniciativa privada, pero en el futuro pueden venir otros que podrán utilizar los ductos que ya están o instalar los suyos.

Actualmente, está a estudio del Parlamento el proyecto para realizar el Puente internacional sobre el río Yaguarón para hacerse por el régimen de concesión de obra pública y aspiramos a que la Argentina pueda cumplir con el compromiso de hacer su parte en lo que corresponde al Puente Salto – Concordia.

En cuanto a los accidentes de tránsito, debo decir que realmente no encuentro ninguna razón de tanto peso como para justificar una reducción del 42%, más allá de que nuestro Director de Transporte es un enamorado y abanderado de esa causa. Sin embargo, pienso que tal vez uno de los motivos haya sido algo que se vivió en materia de sociedad de respeto. El accidente se origina por un problema de dificultad de convivencia. Culpamos a la carretera que está fija, o al automóvil que no se mueve si no lo activamos nosotros, porque nos cuesta culparnos a nosotros mismos.

En materia de obras edilicias, debemos decir que con restricción de fondos, el año anterior hicimos un menor volumen de obras por convenio en la sociedad civil. Era bastante razonable que en una situación difícil pudiéramos demorar esas obras. Esto llevó a que nuestra Dirección de Arquitectura se viera sustancialmente afectada. Tengamos en cuenta que nuestro cliente es el Estado, y cuando llega el momento de fijar prioridades entre hacer obras de arquitectura en sus edificios o utilizar los recursos para otras cosas, muchas veces se postergan aquéllas. Entonces, al disminuir el número de obras edilicias, se nos plantea un problema porque somos la empresa constructora más grande del país, con un número de empleados que oscila entre 800 y 1.200. Insisto, cuando disminuye el nivel de trabajo, el personal que va terminando las obras va pasando al Seguro de Paro, y aquel que tiene una contratación anual se va para la casa y queda en régimen de disponibilidad cobrando un porcentaje –el 63%- de su salario, lo que no nos satisface, porque nada peor que alguien se acostumbre a cobrar por no hacer.

Tomamos la opción de mantener a ese personal en virtud de que pensábamos iba a plantearse una reactivación y pienso que no estábamos equivocados. Tal como planteábamos el otro día cuando hablábamos sobre la terminal de contenedores, pensamos encarar las reparaciones de las escuelas a través de la Dirección de Arquitectura, con lo cual le daremos trabajo a toda esa gente y volverán a ganar un sueldo realmente por lo que hacen. Repito, todo esto nos implicó un compromiso bastante importante para poder hacer frente a ese presupuesto, el que ya no podía ser atendido con el producido de las obras sino que fue necesario hacer uso de los recursos presupuestales.

En el año 2000 también continuamos con ese proyecto que entendemos es la "vedette" del Ministerio y del país: el Sistema de Información Geográfica. Cabe destacar que entre 63.000 empresas de información geográfica hemos obtenido un premio en San Diego, lo que nos parece una distinción importante. Lo que sorprende a todo el mundo es que este tema lo tomamos de "potrillo".

Cuando recién empezó y antes de que cada uno se atomizara con su sistema de información geográfica y sus bases cartográficas propias, tratamos de que todos trabajaran sobre la misma base cartográfica, para que de esa forma, cuando hoy o mañana alguien vaya a utilizar información geográfica, tenga los mismos elementos. Esto es, tratamos de que tanto el Instituto Nacional de Estadística como el Ministerio de Salud Pública, el de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, o el de Transporte y Obras Públicas, tengan la misma base cartográfica.

En materia de recursos hídricos también se logró una serie de avances con los sistemas de gestión de acuíferos, tanto de superficie como subterráneos. En el caso de acuíferos de superficie, se destacan los trabajos en el arroyo Convento, donde ya tenemos hoy anteproyectos presentados; los de la Cuenca de la Laguna Merín, en donde un grupo de trabajo está desarrollando su informe, que presentará en poco tiempo; y los de la administración de la Cuenca del Río Negro, que es otro factor sumamente importante para potenciar el riego, así como otros usos alternativos del agua, que hasta el momento estaban en cierto modo comprometidos debido a que el principal uso era el de la generación hidroeléctrica.

En materia de acuíferos subterráneos también hubo un gran avance. En primer lugar, se determinó que se aprobara una reglamentación del Código de Aguas, concretamente en lo que corresponde a los recursos del subsuelo, en este caso respecto al acuífero Guaraní. Se logró avanzar en los estudios para poder elaborar una reglamentación que nos asegure, en definitiva, que las extracciones no van a afectar a otros y, en caso de que ello ocurra, cómo serán reparados.

En particular, respecto del acuífero Guaraní debo señalar que acabamos de terminar un relevamiento hidrotermal de todo el departamento de Artigas. Quiere decir, entonces, que ese relevamiento no refiere solamente al citado acuífero –que está sobre una superficie de arenisca y a 600 metros de profundidad, aflora por Rivera y se introduce en el basalto-, sino también a los de mayor profundidad, como por ejemplo los que se ubican a 2.100 metros.

En mi opinión, esos trabajos han significado un gran paso en lo que respecta al conocimiento del departamento de Artigas. Hacía muchos años que la existencia de las Termas del Arapey, Daymán, Guaviyú y Almirón hacían surgir en ese departamento la interrogante de por qué, aun estando en un suelo parecido, más o menos en los mismos lugares y siendo litoraleños, no tenía la misma posibilidad. Hoy podemos decir que en Colonia Viñar, donde hay una perforación, hemos hecho pruebas de bombeo y se obtuvieron 52 metros cúbicos de agua caliente por hora, igual que en Arapey. Sabemos también que en las proximidades de Artigas hay agua del acuífero Guaraní, y si bien existen algunas dudas respecto a su potencialidad y temperatura, contamos con que en el otro acuífero, más profundo, pueda haber agua mucho más caliente; evidentemente, la mayor profundidad conllevaría un mayor gasto de bombeo pero, en definitiva, podemos decir que en el subsuelo de Artigas hay agua en todos lados. Esto abre la perspectiva de la integración de este departamento al circuito turístico del norte, lo cual nos parece que es algo muy bueno y que con el tiempo, al igual que las Cataratas o Bariloche, pasará a ser una zona de aguas termales identificada a nivel regional e internacional.

Cabe destacar que también hemos hecho muchos ajustes desde el punto de vista de la administración interna del Ministerio, más allá de que, comparado con las inversiones, esto puede ser relativamente pequeño. Veníamos con un procedimiento de muy buena conducta a partir de lo que se estableció en la Ley de Presupuesto de 1995. En lo que respecta al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, se instrumentó una especie de ley de hierro según la cual todos los años se debía bajar el 5% de sus créditos en el Rubro 0. Esta es la única forma de lograr cumplir y de tomar algunas decisiones, a pesar de que no sean del todo gratas, aunque en nuestro caso muchas de las decisiones sí lo fueron, porque el futuro de la gente que se fue resultó mejor que el de los que se quedaron. Lo cierto es que de 7.800 empleados bajamos a 4.600. Esto nos permitió liberar recursos que luego fueron destinados a las inversiones.

El último año hicimos un ajuste importante respecto a gastos de funcionamiento. Un decreto del Poder Ejecutivo planteaba la reducción del 9%, pero nosotros bajamos un 27%, o sea, triplicamos lo que se nos exigía. Podemos decir que esto fue a costa de no pagar, por ejemplo, a los complejos de vivienda de Trinidad el costo de agua corriente, lo que estaba a nuestro cargo desde hacía cuarenta años y, sin embargo, nadie conocía. Esto se debe a que se pagaba mediante lo que se conoce como conciliación, o sea, mediante cuentas nacionales que se concilian. Es así que en ese caso nos encontramos con que pagábamos, suponemos, un provisorio de obra, que se estableció en algún momento, el cual cubría el agua corriente. Seguramente, esto había pasado inadvertido a los usuarios.

Entonces, no podemos decir que es un año de sucesos, pero la verdad es que hemos navegado en las dificultades con bastante razonabilidad.

Es interesante observar en algunos de los anexos que figuran en este documento, por ejemplo, lo que corresponde a Vialidad. En la página 5 del Anexo de Vialidad figura un cuadro donde se habla del estado de conservación y se dice que el 21% es muy bueno, el 18% bueno, el 31% regular y el 30% malo. En cuanto al estado de circulación -podríamos decir que los primeros datos corresponden a cómo lo siente el ingeniero y, los segundos, al ciudadano como usuario-, se establece que el 78% es bueno, el 16% regular y el 6% malo. Me parece que esto es muy demostrativo de lo que significa el patrimonio vial y es una forma de contabilizar lo que valen los activos en materia de carreteras, los cuales están en U$S 2.126:000.000, lo que representa más o menos un 2% por encima de lo que la CEPAL establece como patrimonio promedio, que es un cálculo que se hace entre el patrimonio mínimo y el máximo; el máximo sería cuando se tienen todas las carreteras nuevas y el mínimo cuando están todas deshechas.

También es importante el tema de la sustitución de puentes angostos. A este respecto hemos hecho una tarea muy significativa. En la página 7 figura un elemento muy interesante, relacionado con los corredores internacionales, que se encuadra dentro de lo que es nuestra política de país como plataforma regional de comercio. En la parte superior los señores Senadores podrán analizar cuál es la situación actual y cuál es la situación que prevemos tener al final del Período, aun con los recortes presupuestales. Se trata de la reducción a la mitad -o prácticamente nada- lo que se encuentra en malas condiciones, manteniendo la otra mitad en condiciones regulares.

Esto es lo que queríamos decir en cuanto a la presentación del tema. Por supuesto, estamos a las ordenes para responder las preguntas que quieran formular los señores Senadores.

SEÑOR MICHELINI.- Las informaciones que nos ha traído el señor Ministro son interesantes. De cualquier manera, en la medida en que fui quien propuso el primer tema, quisiera especificar sus alcances.

Hace tres años que estamos en recesión. A fines de año, la caída del Producto Bruto Interno estará por encima del 7% -según lo que planifican los especialistas en la materia-, tenemos un desempleo en aumento y, como sabemos, todos los partidos políticos –todos, reitero- hablan de la necesidad de concesiones de obra pública. El señor Ministro hace más de seis años que ocupa esta Cartera y todos tenemos la sensación, en lo concerniente a las concesiones de obra pública, que no hay novedades sustanciales. Por lo menos cuando se planteó el primer punto no existían novedades sustanciales, a pesar de que se vienen reclamando por algunos desde hace bastante tiempo.

En el día de hoy me enteré por la radio del tema de la megaconcesión, asunto sobre el que el señor Ministro dio un panorama completo. Sin embargo, mi preocupación consiste en saber qué hay que hacer para que el trabajo no caiga más, para que no suba el desempleo, para lograr inversión y ver qué se puede hacer en el momento actual, naturalmente dentro de la ley y de la transparencia que todos queremos para el país. Entonces, me gustaría preguntar al señor Ministro –desconozco si está en condiciones de responder en este momento- cómo se adjudicarían las obras, porque según la información que tengo, las emprendería una empresa paraestatal pero de capital público. Además, quisiera saber qué monto se maneja, qué niveles de ocupación o de empleo habría, qué cantidad de dinero se puede captar y volcar a estas inversiones, cómo se van a gastar esos recursos y cuál es la razón de hacer una megaconcesión y no hacer las concesiones de obra pública de a una. Me pregunto por qué no se manejó hace unos meses la posibilidad de concesiones de riesgo parcial, incluso con la potestad de decir que éste se comienza a pagar determinado tiempo después de concluida la obra.

Planteamos al señor Ministro todas estas inquietudes, desde la preocupación y la angustia, involucrando temas que posiblemente no estén vinculados directamente con su Cartera, como es el relativo al empleo. No estamos pidiendo que se hagan cosas inútiles porque todos queremos que exista un buen gasto, ya que todo esto termina repercutiendo en la economía nacional y en el nivel del empleo.

No pido al señor Ministro que improvise; si no está en condiciones de dar la información coordinaremos para que lo haga en otra circunstancia, pero quisiera saber qué significa la megaconcesión, cuáles son los niveles de inversión, en qué tiempo se va a realizar, si será a marzo del año que viene o a noviembre de este año, cuáles serán los efectos y cómo se van a dar esas concesiones de obra. Debemos tener en cuenta si se regirá o no por el TOCAF, porque considero que no podemos entrar en algo que genere suspicacias, que nadie quiere.

Teniendo en cuenta el particular momento que está viviendo el país, quizás formulo estas preguntas al señor Ministro porque sabe mucho de la Cartera, ya que hace muchos años que está en el Ministerio. Si se está optando por esta megaconcesión de empresa pública, considero que debe haber fundamentos muy fuertes. En este sentido reitero que no estoy pidiendo al señor Ministro que improvise, pero sí que coordinemos una reunión para la semana que viene.

SEÑOR MINISTRO.- En mi exposición hice referencia al por qué de esta megaconcesión y por qué no las concesiones individuales. Hasta el momento veníamos planteando concesiones individuales, como por ejemplo en Ruta 1, Arroyo Cufré, Colonia. Esta era una concesión de obra tradicional, como las de la Ruta Interbalnearia, Ruta 5 o Ruta 8.

Lo que sucede es que en la medida en que nos vamos hacia lugares más lejanos, los tránsitos bajan y, en consecuencia, descienden los ingresos; a su vez, las inversiones que pueden soportar también son menores. Por lo tanto, en algunas de las concesiones, como por ejemplo las de las Rutas 5 y 8, evolucionamos de un proceso de concesiones que podríamos llamar "salvajes", donde el asunto era pasar la totalidad de las responsabilidades al concesionario porque había ingresos suficientes como para justificar el pasaje de todo el riesgo, a unas concesiones que se llaman "por valor presente de los ingresos". El costo de construcción es una variable razonable de estimar, que requiere que exista una contraparte, que es la de los ingresos, los que pueden o no estar de acuerdo con los plazos fijos. Entonces, lo que se hace son concesiones por un determinado plazo, que permita llegar a tener un valor presente de los ingresos. En definitiva se trata de formas que ayudan a conseguir la rentabilidad.

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- Pediría al señor Ministro que explicara esto.

SEÑOR MINISTRO.- Voy a tratar de explicarlo con otras palabras a efectos de que se me entienda mejor.

Cuando uno hace una concesión sabe que existirá un flujo de ingresos y otro de egresos.

Los mayores egresos se dan, normalmente, en los primeros años, que es cuando hay inversión, lo que es bastante sencillo de calcular porque se trata de una obra; lo que se desarrolle en el futuro -como pueden ser los costos de mantenimiento y explotación- es más difícil de predecir, ya que va quedando más lejos en el tiempo. De todas formas, si uno se equivoca en esa estimación, la ventaja consiste en que los montos son sustancialmente pequeños. Ahora bien, para compensar esos egresos, sean de inversiones, de mantenimiento o de explotación, se requieren ingresos, como pueden ser, en una carretera, los peajes. Cuando se determinan los ingresos por peaje, se hacen censos de tránsito, se determinan los valores iniciales, y muchas veces se puede identificar cuáles son los bonificados, los exonerados y todas las diferentes categorías, pero también se plantea una gran incógnita, que es saber cuánto va a crecer el tránsito hacia adelante. De todas formas, manejando las hipótesis conocidas se llega a la conclusión de que esto cierra en quince años de plazo, por ejemplo. Ahora bien; si el concesionario no está seguro de que los números sean los correctos, o si éstos no coinciden con los de la estimación que realizó, va a tratar de cobrar su riesgo al momento de la oferta. Una forma de disminuir ese riesgo es por medio del valor presente de los ingresos. Si el inversor considera que para atender una inversión de U$S 10:000.000, necesita tener U$S 12:000.000 de valor presente de los ingresos, va a ir recaudando hasta llegar a esa cifra. Es decir que si, en lugar de ser de 15 años el plazo necesario, fuera de 17, seguiría recaudando hasta ese momento.

SEÑOR MICHELINI.- ¿Qué sucedería si el plazo fuera menor?

SEÑOR MINISTRO.- Si el plazo fuera menor, porque el tránsito crece por encima de la expectativa, la recaudación se haría por menos años.

SEÑOR MICHELINI.- Estas serían las concesiones civilizadas.

SEÑOR MINISTRO.- Hay muchas formas de concesiones. Siempre tratamos de buscar mecanismos en los que no le diéramos la posibilidad al concesionario de hacer "avivadas". Tenemos algún otro mecanismo parecido; por ejemplo, habíamos pensado en un costo compartido fijando un ticket por cada peaje que se venda. Otra posibilidad sería haber establecido una subvención, pero en este caso existe la tentación de pensar que es lo mismo cobrar o no.

En el caso de la media concesión, nuestro razonamiento ha sido el siguiente. Si no hacemos este programa de concesiones, ¿cuál sería el costo que tendría la Administración? Seguramente, debería mantener todas las carreteras, con un nivel creciente de costos todos los años, a medida que se van poniendo más viejas. Si hacemos el proyecto, presumiblemente vamos a tener menos costos de mantenimiento.

Por lo tanto, hemos hecho el diseño de estas concesiones, en el cual, por un lado, está el cobro del peaje y, por otro, hay una cota máxima, que sería el aporte equivalente al costo de mantenimiento de esas infraestructuras en la situación sin proyecto. Hoy la Administración se encarga de cortar el pasto, de limpiar las alcantarillas, de reparar los baches que aparecen en el pavimento, de cambiar la señalización, etcétera. Esos gastos van a tener que realizarse con o sin proyecto. Entonces, allí estaría el límite máximo de la ayuda a este universo de concesiones más marginales desde el punto de vista financiero, porque desde el ángulo económico y social son muy rentables, ya que la parte importante del beneficio se la lleva el usuario, en ahorro de combustible, en cubiertas, en mantenimiento, etcétera.

Con respecto a los montos, podríamos pensar en U$S 250:000.000 para los próximos tres o cuatro años. Aquí estamos pensando en concesiones por más tiempo, pero con nuevas obras y con posibilidades de "desenganche", si fuera conveniente. Por ejemplo, el aspecto interesante que tiene el valor presente de los ingresos es que la alternativa de la rescisión unilateral del Estado puede hacerse en cualquier momento y se tiene establecido cuál es el valor de rescate. Es decir que si mañana, por ejemplo, hubiera una concesión por el valor presente de los ingresos en el caso del Puente Colonia-Buenos Aires, esto nos permitiría rescatar esa concesión, y si nos interesara que el concesionario fuera quien va a realizar el Puente, podríamos otorgarle la concesión de la carretera. De manera que esto posibilita al Estado no tener que ir a averiguar después el precio del rescate. Este es uno de los tantos elementos importantes que tiene este mecanismo.

Nosotros veníamos trabajando en el planteo "de a una", en cuyo caso la rentabilidad que exige el inversor está entre 17 y 18; en esas cifras están las rentabilidades de todas las concesiones realizadas, y creo que nos podemos sentir conformes de que hayan estado en ese nivel y no, como en otras experiencias de América, en 60, 65 u 80. Estas rentabilidades después se apalancan con un financiamiento que normalmente se consigue más barato, con lo cual se puede llegar al entorno de 23. Sin embargo, cuando se consigue ese apalancamiento, el usuario no recibe ningún beneficio, lo que hace que la rentabilidad de la empresa sea todavía mayor, y la de la sociedad, menor. Entonces, en alguna licitación anterior de las que convocamos, incluimos alguna frase que decía algo así como: "Este proyecto es elegible para la Corporación Interamericana del Inversión del BID", o en el caso de la Ruta 1 -adelantándonos a algo que todavía no se ha transformado en proyecto de ley-, "Este proyecto es elegible para la Corporación Andina de Fomento". Este es un mensaje al oferente de que va a poder contar con un financiamiento barato antes de ir a competir, por lo que va a poder tomar en cuenta este aspecto, y el usuario va a recibir los beneficios de esa facilidad que se le está dando de antemano.

Si podemos hacer este esquema con la Corporación Nacional para el Desarrollo, ésta puede habilitar el mercado de capitales y allí se pueden obtener tasas del orden de las del mercado financiero –el país todavía tiene una situación muy favorable en este sentido-, tendríamos efectos equivalentes a los que habíamos logrado con esas frases que hacían referencia al carácter de elegibles por la Corporación, del BID o del Banco Mundial, de los proyectos. Esto se lograría, naturalmente, sin los requerimientos de los organismos de crédito, que muchas veces agregan una serie de costos, lo cual transforma una tasa que aparentemente es muy barata, en una bastante más alta, por las condiciones que se deben cumplir.

Este es, en síntesis, el megadiseño. No sé si se quiere profundizar más en el tema.

SEÑOR MICHELINI.- Supongamos que el mecanismo es bueno. ¿Cuándo empiezan a caer las fichas? ¿En qué momento se empiezan a hacer las obras? ¿Cuándo se comienza a tomar empleados? Por otra parte, como el Ministerio arregla con la Corporación, que es la que hace la empresa pública paraestatal, y se queda con estas megaconcesiones de contratación directa -porque, en la medida en que sean públicas, así lo permite la normativa vigente-, y como esa empresa paraestatal no realizará las obras porque no cuenta con la maquinaria necesaria para ello, me pregunto cómo licita determinado sector de un lugar de obra nueva o cierto kilometraje, no ya de obra, sino de mantenimiento. ¿Por qué normativa se va a licitar eso? Según la información que tengo, se capta el recurso vía Bonos o demás y, en función de eso, se cuenta con los recursos para llevar a cabo las obras. No se trataría de una concesión de obra pública, sino de una licitación para hacer la obra.

SEÑOR MINISTRO.- Serían contratos de obra pública; habría contratos de recaudación, de ejecución y de distintos componentes. Además de las carreteras, estamos pensando en la parte ferroviaria. Entre la sociedad operativa, que vendría a ser la Corporación Nacional para el Desarrollo, y los contratistas, estaría la intervención preceptiva de lo que llamamos "Unidad Especializada" que, en definitiva, sería el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, con sus expertos en las distintas áreas. Intervendría de la misma manera en que lo hace hoy en día en cualquier relación entre sus contratistas y la sociedad operativa.

De todas formas, el procedimiento siempre debería respetar dos principios básicos: el de igualdad y el de publicidad, que están recogidos en particular en el artículo 34 del TOCAF, donde se prevé que el Estado podrá emplear otras modalidades de contratación si así lo considerara, en la medida en que se mantengan los principios de igualdad y de publicidad. Me parece que no tiene mucho sentido tratar ahora los aspectos jurídicos, porque es el Tribunal de Cuentas el que tendrá que opinar sobre el asunto.

Además, por suerte, no existen leyes divinas, y si existe voluntad de llevar adelante las cosas y hay que realizar alguna modificación, lo haremos si sirve para que el país salga adelante. No pongan sobre mi espalda la enorme responsabilidad de resolver el tema del empleo; hago lo que puedo desde este lugar.

Me parece que hoy tendríamos que "puentear" el valle; por eso comparto la preocupación del señor Senador Michelini. Cuando veamos la historia dentro de unos años, nos vamos a encontrar con que hay un valle –siempre se trata de momentos aislados- y debemos intentar "puentearlo". No es muy fácil ser keynesiano en el año 2000.

SEÑORA ARISMENDI.- Quisiera referirme a un aspecto muy concreto, y ni siquiera pido que se me conteste ahora. Me gustaría saber si existe algún material sobre el tema de las calizas de Treinta y Tres, que se señaló al pasar, porque es algo me ha preocupado durante estos años. En cuanto al cemento portland y las canteras de calizas de Cerro Largo y de Treinta y Tres, conversamos con el anterior Directorio de ANCAP, que supuestamente estaba tomando las previsiones para comprar tierras en esa zona. Durante la propia campaña electoral, yo soñaba y exponía –no sólo el señor Ministro sueña y pinta- acerca de una fábrica liviana de producción de cemento portland en esa región, que abarataba los costos del transporte y, por lo tanto, podía proveer por lo menos al sur del Brasil, donde en varios cientos de kilómetros a la redonda no existe esa calidad de caliza.

Dentro del conjunto de elementos que exponía el señor Ministro, me interesaba éste. Naturalmente, no es como lo hubiera imaginado, pero me parece un elemento muy importante, porque esas tierras no son para la producción –son de una pobreza extrema-, pero según los estudios hechos por la Universidad de la República, podríamos afirmar que tienen un nivel de calidad incomparable en toda la zona del MERCOSUR.

Esta es una digresión dentro del tema, pero de alguna forma está vinculado a lo que expresa el señor Senador Michelini, porque podría significar la reactivación de una zona del país que ha sido muy golpeada. Reitero que me interesaría tener acceso al material sobre el tema.

SEÑOR MINISTRO.- Nosotros estamos haciendo el estudio de factibilidad del transporte, y no de la explotación del cemento portland. Creo que hay un elemento muy favorable, sobre el cual en algún momento tuve cierta preocupación. Las mencionadas calizas están suficientemente cerca de lo que ahora llaman "hidrovía del MERCOSUR" –que no es la hidrovía Paraguay-Paraná-, que se extiende desde la Laguna Merín hasta Canoas, y nos preocupaba si esto implicaba transportar caliza, clinker o cemento. Para el Uruguay no es lo mismo. A primera vista, parecería que el transporte de caliza no resiste el flete.

No debemos olvidar que las calizas están hacia la izquierda de la Ruta 8, mientras que el Puerto se encuentra hacia la derecha. Por lo tanto, habría que contar con 130 ó 140 kilómetros de flete de carretera, y la caliza, como materia prima pelada, no lo aguanta. Si se explotaran esos yacimientos, tendría que saldría en forma procesada. La caliza en sí vale muy poco y no resiste el flete, por lo que habría que procesarla en el lugar, y el producto terminado sí podría soportar el flete y llegar hasta el Puerto.

SEÑOR VIRGILI.- Me satisface el hecho de que el señor Ministro, por lo menos al pasar, haya mencionado el Puente Colonia–Buenos Aires. Quisiera saber en qué instancia se encuentra ese tema. ¿Seguimos pensando?

SEÑOR MINISTRO.- Seguimos dependiendo de la Argentina.

SEÑOR VIRGILI.- La culpa la tenemos nosotros, porque el Gobierno de Menem había resuelto que salía, pero, como de costumbre, nos demoramos y planteamos inconvenientes, y ahora debemos pedirlo como favor. En este momento es prácticamente una utopía pensar en las posibilidades de la Argentina tal como están las cosas. Sin embargo, creo que debemos preocuparnos por esa obra, porque quizás esa sea la salvación más importante que tiene el Uruguay. Esa es una realidad. Además, pediría que ese tema no se deje de lado porque es muy importante. Si el Uruguay quiere progresar debe hacerlo por ese lado y veremos que el turismo avanzará magníficamente. Tengo el deseo de poder pasar por ese puente, pero no sé si podré hacerlo; eso está en la órbita de los hombres del Gobierno.

SEÑOR MINISTRO.- Actualmente puede decirse que el tema está en la órbita del Gobierno argentino. Nosotros creemos que se trata de una gran obra que ojalá pudiéramos concretar. De todos modos, seguramente ésta no sea la circunstancia más favorable. Entre los años 1996 y 1998 la región tenía una economía que crecía a ritmos asiáticos y quizás ése hubiera sido el momento más adecuado, porque con una economía estancada es bastante difícil realizar estos proyectos de mucha inversión y de largo aliento. De todas formas, creo que ese puente se va a construir. No sé si el señor Senador Virgili lo verá, pero estoy seguro de que mis hijos sí lo van a ver. Si reblandeciéramos los nacionalismos y la Argentina dijera dónde están los puertos naturalmente más aptos, no cabría ninguna duda de que acá debería estar el puerto de la región. Por algo, durante años, de uno y otro lado se disputaron los puertos. ¿Por qué éste era tan codiciado? ¿Por qué en las Instrucciones, en el Congreso de Abril, se estableció que el puerto estuviera en Maldonado? Desde aquella época se tenía la visión. Por otro lado, se han gastado U$S 700:000.000 en dragar luchando contra la naturaleza.

SEÑOR MICHELINI.- ¿De qué plazos se está hablando?

SEÑOR MINISTRO.- Diría de los últimos siete u ocho años. Me pregunto si no sería más lógico establecer aquí un puerto que se pudiera utilizar libremente y por donde entrara toda la mercadería con destino a la Argentina. Luego, por vía terrestre, la mercadería podría llegar a Buenos Aires, Córdoba y los distintos destinos. Creo que hay muchas razones a favor de esto. Considero que en estos momentos el mayor problema son los Legisladores argentinos del interior.

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- Voy a volver a la megaconcesión. Según entendí se trataría de apoyarse en el mercado de capitales para la búsqueda de inversores, a través de la Corporación Nacional para el Desarrollo, por los mecanismos que fuera. Entonces, se constituiría una empresa paraestatal que actuaría con los recursos conseguidos, y se realizarían los controles correspondientes por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas respecto de las contrataciones que cupieren. La pregunta que quiero hacer se puede desdoblar en dos. Pienso que eso hoy lo podría realizar el Ministerio de Transporte y Obras Públicas o directamente el Estado, el que luego le encomendaría a la referida Cartera que lo ejecutara, contratando o subcontratando. Por otra parte, si esto no es así, quisiera conocer el por qué. En cambio, si se me contesta que sí, también quisiera conocer los motivos. De pronto, el motivo podría ser el de la vigilancia de la inversión -cosa que no descarto-, que sería mucho mejor llevada adelante por parte de los capitalistas que invirtieron en la empresa paraestatal. Es como aquello de que el ojo del amo engorda el ganado. Entonces, esa vigilancia sería superior a la que podría realizar el Estado cuando éste es el que invierte fondos públicos, como ser, impuestos o Bonos del Tesoro.

SEÑOR MINISTRO.- El Ministerio no podría cumplir esa función porque no puede emitir bonos, aunque sí lo podría hacer el Ministerio de Economía y Finanzas. Sin embargo, ahí uno se encontraría con que se está fuera de los límites de endeudamiento y se tendrían problemas con el Fondo Monetario Internacional. Nosotros podríamos hacer las concesiones, pero ahí surge el tema de la exigencia de las rentabilidades altas cuando en el mercado de capitales se consiguen tasas a la mitad. Además, existen otros elementos importantes en este país, como lo es la dinamización de un mercado de capitales, en tanto haya una fluidez mayor en

materia de valores. En este momento la Bolsa de Valores se encuentra en un proyecto de modernización para tener un sistema de Bolsa capaz de poder hacer lo mismo que realizan las otras Bolsas del mundo. No cabe dudas de que el mercado de valores es un elemento muy importante.

Creo que también es un elemento muy importante conseguir que por intermedio de la Bolsa de Valores, el ahorro nacional participe y no sólo lo hagan los grandes inversores. Con esto le estaríamos dando un respaldo al ahorro nacional. En lo personal –y creo que esto le sucede a muchas personas- siento que hay un mayor respaldo cuando se tiene un bien tangible detrás de ese valor.

De pronto soy un poco fetichista, pero con los bonos de Palmar me parecía que estaba de garantía la represa. En el caso de las carreteras, me pregunto lo siguiente: ¿los señores Senadores creen que por más que estemos en una crisis la gente va a dejar de circular por las carreteras? Creo que la gente va a seguir circulando. Por lo tanto, le estaríamos dando al ciudadano y al ahorrista un respaldo de activos reales. Muchos uruguayos prefieren no tener una renta tan importante, pero saben que los ladrillos siempre valen y se valorizan. Es decir que ir hacia el mercado de capitales tiene muchos factores favorables.

Con relación al tema de la Corporación Nacional para el Desarrollo y los subcontratistas, creo que actuamos a dos puntas: desde el órgano de control en la concesión y como unidad especializada en los procedimientos entre la Corporación y los subcontratos. ¿Por qué tenemos que hacer esto? Porque si vamos a estar pagando algo, en este caso el mantenimiento, tenemos que verificar que acá abajo las cosas valgan lo que tienen que valer. Además, uno debe hacer previsiones para ser desconfiado, aunque creo que más bien hay que ser confiado.

SEÑOR MICHELINI.- Me parece que en algún otro momento el señor Ministro debería concurrir a la Comisión a explicar todo lo que tiene que ver con el tema de la megaconcesión. Inclusive, hoy escuché en un programa radial que se incorporaría también el Puerto de Punta del Este. En mi opinión, lo estamos tomando de a pedazos y existe una cantidad de preguntas, entre las cuales está la de si no estamos haciendo más burocracia pública teniendo ya servicios en el Ministerio. El señor Ministro no tiene por qué responder en este momento cada detalle, pero me parece que en alguna oportunidad debería hacer la presentación, mostrando virtudes y defectos, para después poder decir que a pesar de los defectos, son mayores las virtudes. En realidad, creo que todavía no se entiende –por lo menos, me parece que es la situación de muchos, entre los que me encuentro- cómo funciona todo el mecanismo y es necesario hacerlo para después poder abrir un juicio.

SEÑORA POU.- Creo que en esta tarde hemos escuchado buenas noticias y otras que están a tono con la realidad, que no necesitamos describir porque todos la conocen. Es bueno señalar que ante ella se ha efectuado un achicamiento de la estructura del Ministerio que creo responde no sólo a la realidad nacional, sino a lo que todos queremos cuando se hace necesario.

En cuanto a las noticias buenas, quizás para esta Comisión no sean tan importantes, pero el señor Ministro sabe que en la Comisión de Medio Ambiente hemos estado muy preocupados por el arroyo Conventos, por lo que me alegro muchísimo por la noticia porque vamos a poder agregar algo a lo que el señor Ministro nos hizo saber por escrito, más allá de que hay otras que están en el mismo renglón.

Con respecto al tema de la megaconcesión, si lo entendí bien –en esto estoy con el señor Senador Michelini en cuanto a que este resumen es a cuenta, para luego lograr entenderlo-, en algunos países del mundo se aplica lo que he llamado –porque tiene un nombre científico en inglés y no lo puedo pronunciar- el sistema "compact disc", o "long play" para los que no son tan jóvenes. Lo he rebautizado así porque cuando uno era joven compraba un "long play" porque había un disco que le gustaba mucho, pero generalmente había siete u ocho que no le gustaban nada; en realidad, hoy en día podríamos estar hablando del sistema "compact disc". Pienso que no sería mala idea en este momento, si se van a fragmentar las obras, que a aquel que le va a tocar el tramo de la Ruta 1, también le tocara otro. Se trata de una idea que creo que en algunas partes del mundo se practica con bastante éxito.

De todas maneras –y voy a aludir a algo que recientemente estuvimos conversando-, en lo que tiene que ver con el tema del Puerto, esta Comisión compartió con el señor Ministro y con su equipo las distintas etapas, o sea, todos aquellos borradores que iban aumentando en número y disminuyendo en defectos de construcción. Por lo tanto, creo que también en esto podríamos ir acompasando los tiempos para hacer algunas sugerencias. Me parece que este sistema de acompañar obras de alta rentabilidad financiera con obras de alta rentabilidad social, puede ser un criterio a compartir.

Yendo al tema del Puerto de Punta del Este, confieso que me gustaba la idea de sugerir el sistema de remate. Tanto en esta Comisión como en el Senado hay quienes han estado de acuerdo y quienes no, pero en definitiva, no se puede discutir el sistema, más allá de que el resultado fue excelente; por lo menos, a mí me sorprendió la buena transparencia y la competencia. Asimismo, pienso que no habría que descartar dicho sistema para algunos de los temas que tenemos por delante porque, entre otras cosas, se alienta a la gente a participar, al ver que las opciones pueden ser parejas.

Con respecto al puente Colonia–Buenos Aires, debo decir que tengo vinculaciones en la República Argentina que permanentemente me dicen que el tema se constituyó en un hipernacionalismo uruguayo. Coincido con el señor Ministro en que es una obra importante, no tanto en lo que refiere al turismo, sino en lo que puede significar el hecho de que Colonia sea la granja de Buenos Aires porque, en definitiva, en nuestro país hay muchas cosas que están más cerca de la capital argentina que tantos otros lugares de ese país desde donde llegan productos. Sé que existe un emprendimiento –no sé si ya está funcionado- en cuanto a una suerte de ferry desde Juan Lacaze. Creo que se está llevando a cabo alguna experiencia para transportar productos de granja a la Argentina. Entonces, pienso que el puente puede llegar a ser una prolongación del crecimiento económico del país.

De todos modos, creo que sería bueno mantener frente a la República Argentina el interés de nuestro país. En eso, nosotros somos más homogéneos, puesto que en la Argentina a veces opina la capital y otras veces

las provincias; y cuando no se quiere decir públicamente que no se está de acuerdo, la culpa la tiene el hipernacionalismo uruguayo.

No puedo dejar de aprovechar la oportunidad de señalar que la última vez que en esta Comisión estuvo la doctora María Laura Rey, le preguntamos qué porcentaje del dinero que manejaba el Programa de Asentamientos Irregulares –si no recuerdo mal, eran U$S 110:000.000- iba a llegar a la gente, y nos dijo que era el 96% de esa cifra; también había un 0,5% de costos financieros, pero no recuerdo bien todos los porcentajes. En el día de ayer leí en el diario "El Observador" la opinión del señor Ministro y me di

cuenta de que era más o menos la percepción que teníamos; y me atrevo a decir que la de todos los miembros de la Comisión. Por su parte, el contador Davrieux terció con otra opinión, por lo que -puede ser que se dé en esta oportunidad o en otra- creo que sería conveniente para todos –hasta por si tiene que haber más borradores y correcciones por parte de las Intendencias o del Ministerio- que podamos planificar estos aspectos.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Presidencia recuerda al señor Ministro y a los señores Senadores que restan sólo cinco minutos para el comienzo de la sesión del Senado. Por lo tanto, quizás tengamos que hacer un cuarto intermedio hasta el día 15, porque el 8 concurre a la Comisión la encargada del PIAI.

SEÑOR MINISTRO.- En estas condiciones, no me voy a referir al remate ni al hipernacionalismo. Simplemente, voy a decir que el sistema de remate es muy bueno cuando los objetos están claramente identificados; cuando no lo están, es muy difícil instrumentarlo porque en realidad se juzgan cosas que pueden tener un rango de variación. De todos modos, quiero aclarar que en el país fue muy usado en épocas pasadas.

Estuve en la Comisión de la Cámara de Representantes cuando se trató el tema del PIAI, donde formulé algunas reflexiones. En primer lugar, manifesté que el momento de la formulación del proyecto había sido crítico, y tan crítico que en una oportunidad mantuvimos un representante testimonial durante la elaboración, pero consideramos que el haber quitado determinados componentes –particularmente, los lotes con servicios y la actualización urbana- fue inadecuado porque se trataba de componentes fundamentales. Ese es un capítulo.

El otro tema refiere a alguna adjetivación que hice sobre algún funcionario del Banco Interamericano, que me mereció que nuestro amigo Enrique Iglesias el otro día me dijera "aquí está el iluminado", a lo que respondí que no era a él a quien me refería. Hay una serie de condiciones que se fueron planteando desde el Banco. Creo que no podemos decir nada de la institución porque seríamos injustos con ella, ya que ha sido una institución de desarrollo y que ha brindado mucha ayuda. Lo cierto es que la institución no la forman los hombres que están en ella, y los hombres que vinieron a formular este programa, tenían determinados preconceptos. En esos preconceptos está hoy una gran parte de los errores que tiene esta formulación.

¿Qué hemos hecho el año pasado? Aquellas componentes que resulta que no estaban, dado que el Banco las había eliminado, pasaron a estar en otros lugares; en el caso del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, los lotes con servicio forman parte de un programa de ese Ministerio. En el caso de la actualización urbana, por lo menos en la componente escolar, el tema de los contenedores va a servir para poder resolver esos problemas de las escuelas en las zonas carenciadas. En aquel momento se había rechazado en virtud de que había un programa en ejecución y por lo tanto consideraban que era la duplicación de aquél en éste. No es menos cierto que el referido Ministerio sufre los mismos recortes que nosotros en este momento. Por lo tanto, apenas tiene dinero para atender las cuentas de los que están haciendo obras, más las emergencias que ha debido enfrentar, como para poner cuidado en esta componente nueva.

En este sentido, parecería bastante razonable lo que el otro día le planteamos al Presidente del BID en cuanto a tomar U$S 10:000.000 del programa del PIAI, hacer una reformulación y poder dedicarlos a los lotes con servicios. ¿Por qué lotes con servicios? Aquí lo que hay que hacer es poner tierra barata comprable para los sectores de menores ingresos. Los asentamientos son la consecuencia natural y lógica. La persona ocupa una tierra que es ajena porque la pensión promiscua de la Ciudad Vieja no está de acuerdo ni con su moral ni con su aspiración y le cuesta una parte muy importante de su ingreso. Frente a esa situación y en el dilema de la vida, opta por la familia y ocupa un terreno.

Después, eso se relaja porque se comercializa, porque se estimula y porque nadie hace cumplir la ley; ni el Gobierno desde la Justicia ni la Intendencia, debido a que genera un natural sentimiento de piedad. La pregunta que se formula es a dónde van si se los desaloja. Entonces, la Justicia no actúa en este tema del desalojo por un sentimiento de solidaridad humana. Lo mismo diría si fuera el brazo ejecutor policial. Tampoco se cumple por la policía de territorio de parte de los Gobiernos municipales porque no se sabe qué hacer. Lo que hay que hacer es asignar un contingente importante de tierra urbanizada y barata en un país en el que además a la gente le gusta vivir en planta baja, lujo que no nos podemos dar si estuviéramos en Japón. Tenemos que convencernos de que eso es algo que hay que incorporar al mercado.

Pero lo peor de este tema es que esta situación el Uruguay ya la vivió hace 100 años. Cuando los inmigrantes venían acá, había una norma municipal que decía "de Bulevar Artigas a la Ciudad Vieja". Por supuesto que en ese espacio limitado los terrenos valían mucho y el inmigrante no tenía posibilidad de comprarlos, de modo que empezó a construir su casa en las chacras de los señores de los que trabajaba como dependiente. Y fue entonces que Piria, Reus, Muñoz y todos los promotores se dieron cuenta de que se empezaba a desarrollar una ciudad y construyeron todos esos barrios llamados Marconi, Bella Italia, etcétera, para tener una reminiscencia italiana. Así se generó una sobreoferta de tierra –diría que se fueron para el otro lado- y se cortó el mercado.

Luego se empezó a desarrollar la población, creció la ciudad y hoy el lote más barato en Piedras Blancas vale U$S 8.000 y nadie puede acceder a él. Tenemos que conseguir lotes con servicios que valen U$S 2.000, terminados, prontos, con soluciones sanitarias, no necesariamente con redes de saneamiento, porque Carrasco vivió hasta siete u ocho años sin él, de modo que se pueden encontrar soluciones más económicas. Me parece que esta es una obligación que tenemos todos y en eso tenemos que trabajar. Asimismo, creo que debemos ser un poco menos burocráticos en el procesamiento de todas estas cuestiones.

Ahora bien, quiero dejar aclarado un aspecto, porque esa fue la pregunta que se me formuló. Hice referencia al 20% porque está en alguna publicación vinculado a los programas sociales en general, no a este del PIAI . En este programa una de las pocas cosas que ha hecho esa Unidad que se llama SEP, que trabaja con el PIAI, es establecer que el 70% obligatorio tiene que destinarse a beneficios directos de los ciudadanos y un 30% se podrá volcar a servicios indirectos, como por ejemplo el caso del proyecto, o a la parte de administración del programa. Es decir que en este caso fue al contrario, ya que lo pusimos como norma de conducta a fin de no correr el riesgo de que después el problema de los asentamientos lo tengamos que arreglar con el diagnóstico, con el fortalecimiento, etcétera, donde el dinero se va rápidamente y la gente no ve ese resultado.

Sin embargo, de la misma forma, hay cosas de las que me parece que debería tomarse conciencia. No puede ser que para escriturar los terrenos estemos pensando en un costo como el de una escritura de un bien de los que se transan normalmente.

No podemos pensar que la regularización arquitectónica cueste tanto como lo que le costaron los materiales al señor que hizo la casa. Luego los escribanos van a ser beneficiarios desde el momento en que haya más casas; entonces sí van a haber tradiciones, ventas y demás. Lo mismo en cuanto a los agrimensores y los arquitectos.

Además, resulta que toleramos la realidad y cuando la queremos formalizar, si no cumple con todas las de la ley, con el máximo del máximo, entonces la negamos. O tiene saneamiento, o en una de esas aceptamos que no tenga ni baño.

Me parece que son temas sobre los cuales es importante seguir conversando.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión agradece la presencia del señor Ministro y asesores.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 16 y 04 minutos)